

## Carreteras y travesías con riesgo

Enero 2006

Existen múltiples maneras de calcular el riesgo en nuestras calles y carreteras y también hay muchas maneras de disminuir el peligro en ellas y así reducir el número de heridos y muertos en la movilidad.

Hay que utilizar todas las herramientas para medir, informar y actuar. El estudio anual de la salud de nuestras carreteras y travesías EURORAP toma una importancia especial en este contexto.

Especialmente en Cataluña existe una colaboración entre la administración y el sector privado en los estudios de riesgo en la red principal de carreteras y travesías. Comparten datos, pero no necesariamente la lectura de los resultados. Esta manera de colaborar refuerza la posibilidad de poder tomar medidas para mejorar la seguridad vial. La administración de tráfico y carreteras mediante esta muestra de apertura, diálogo e información disponible demuestra el deseo diáfano de seguir en el camino de la prevención de siniestros, de la que tanto se habla.

Los resultados del estudio EURORAP, con liderazgo en la prestigiosa institución inglesa, TRL y con participación de Suecia, Holanda, Cataluña y resto de España, pone cada año de manifiesto que la seguridad vial se tiene que ganar, actuando necesariamente a muchos niveles en el país.

Desde P(A)T queremos aportar unas recomendaciones para mejorar nuestras carreteras y en especial las travesías. Si observamos el mapa de los tramos de mayor riesgo en Cataluña, destacan dos tramos largos: la N-II (Montgat-Mataró) y C-25 (Cornellà-Viladecans). Estos dos tramos representan antiguas carreteras con alto volumen de tráfico, que a lo largo de los años se han convertido en calles de zonas urbanas, que se podrán denominar travesías.

La legalidad actual (leyes y normas) de carreteras define el tipo de diseño de la vía. Una carretera es una carretera hasta que cambia a zona urbana – no hay término medio. Esto significa que, para mantener la función de carretera, las administraciones trabajan para mantener la velocidad y fluidez de la carretera. Mantienen los arcones -no se aplica un diseño más urbano- faltan aceras y/o carril bicicleta, hay tramos sin alumbrado público y los límites de velocidad no se bajan a 50km/h en muchos tramos.

En las dos vías mencionadas como altamente peligrosas se han realizado mejoras y adaptaciones para ofrecer unas vías con límite de velocidad más cerca del de travesía. Pero falta escuela en el cambio continuo del diseño de carreteras cuando están en fase casi travesía. Se recomienda a los legisladores y a los que elaboran reglamentos de carreteras que actúen y avancen en soluciones que den prioridad a la seguridad, posibilidad de cruce y cambio de categoría de la carretera antes de velar en exceso por mantener velocidades no acordes con el entorno.

**De la junta de P(A)T.**